



MARIEHOLM 20:AN

Medlemsblad för Mariefholm 20 Eskadern Nr 49 December 2012 Årgång 14



Ordföranden har ordet

Nu är vintermörkret över oss och vi planerar väl alla att gå i ide men vi ser framtiden an med tillförsikt. Vår Eskader utvecklas väl – en del medlemmar faller ifrån men hela tiden dyker det upp nya spännande namn, som ansluter.

Du som är ny medlem får ibland ett lågt nummer fastän du kanske väntat dig

215 eller något i den stilen. Det beror på att vi fyller på "vakanserna" bland medlemsnumren, då gamla kämpar lämnat ifrån sig båten av det ena eller det andra skälet.

Nu är det ju inte tider att sälja båtar precis. Marknaden är ju svag men vi hoppas att du inte sviktar i ditt intresse för din båt. Det är ju en fantastisk båt, som man kan bruka långt upp i åldrarna. Bara känslan av att få äga en båt och planera inför kommande dagar på vattnet ger ju stimulans och glädje.

Man är ju inte äldre än man känner sig och Mariefholmarna ställer ju inte stora krav på dig i form av vighet eller ungdomligt övermod. Vi är ett gäng här på Västkusten som seglar en vecka tillsammans under försommaren och det

är redan några, som har börjat tala om sommarsegling 2013. Det kan man kalla livgivande intresse för båtlivet!

I förra numret så uppmuntrade jag dig, som har din båt någonstans bortom Västkusten att ta kontakt med andra medlemmar. Responsen har varit blygsam på detta. Gör ett nytt försök nu i vinter på träffar och båtmässor. Du känner säkert någon i närområdet, som har en av våra båtar. Pratas vid och planera för gemensamma utfärder.

Vinterhalvåret är drömmarnas tid – jag hoppas att du drömmer om trevliga dagar 2013.

Sätt almanackan på hedersplats och börja drömma!

God Jul och Gott Nytt År till er alla!

Steve Dempe

Eskadersegling med S:t Anna Flottiljen

I förra medlemsbladet skildrades flottiljträffarna på västkusten, men även på Severiges östra kust träffades M20. Men det är bara att konstatera att vädergudarna var lika njugga där som här.

Med erfarenhet från fjolårets lyckosamma eskadersegling bl. a till Häradsöarna fanns stora förhoppningar om att upprepa och till och med att överträffa detta 2012. Så blev dock tyvärr inte fallet. Beroende på den extremt kyliga våren och försommaren och andra omständigheter var det svårt att mobilisera det rätta intresset i år. Men två båtar, M/S Svea och M/S Compass Rose, med besättningar fick i alla fall till en tvådagars eskadersegling.

Kursen styrdes mot populära Håskö i S:t Annas skärgård Där blev det tillfälle till motionspromenader, bad i den vedeldade bastun och i havet samt sist men inte minst en hejdundrande kräftska som avnjöts i M/S Sveas förnäma sittbrunnstält. Dagen därpå blev de hemfärd i friska vindar till respektive hemmahamn.

Nästa år satsar S:t Annaflottiljen på en längre segling och då vänds stävarna förhoppningsvis nordvärt.

Text och Foto:

Evert Elgefjord

Skipper Compass Rose



Från v Eskaderchefen Peter Gromer, Per-Olof Didong samt Bengt Dahlstedt klara att hugga in på de utsökta östgotakräftorna.



Bengt Dahlstedt, rutinerad rorsman i M/S Compass Rose

Födde

En ny Flottilj – Fiskebäcksfloattiljen. Flottiljchef är Leif Hjerpe med båt 437. Biträdande flottiljchefer Udo Bauer med båt i Björla samt Ulf Johansson med båt på Smithska Udden.

Vi har glädjen att hälsa följande medlemmar välkomna under perioden juni 2012 - november 2012:

Lars Andersson, Torslanda och Leslie Råland, Sävedalen.



Willy Nilsson

Registeransvarig

Program 2013

Temamöte (nyhet)
Onsdagen den 6 februari.

Årsmöte
Onsdagen den 10 april.

Bryggmöte
Onsdagen den 29 maj.

Håll utkik efter mer information på hemsidan och i kommande nummer av M20:an.

Byta motor eller inte – El eller Diesel ??

Vi vårdar våra båtar och tar hand om våra motorer. Men det är lätt att tröttna om det bara är motorproblem och en hel säsong saboteras av att man inte kan lita på sin motor. Det är då man allvarligt överväger att ”slänga ut hela sk-ten”. Men vad skall man ha istället? En elmotor eller en dieselmotor från Kina? På det här uppslaget bjuder vi på information om dessa båda alternativ.

Tekniska mötet 2012

Den 17 oktober 2012 samlades 24 medlemmar hos GreenStar Marine i Möln-dal där Oscar Théen från tog emot oss. Ordförande Steve Dempe tackade för att vi fick komma och förklarade vad syftet var med besöket.

Oscar visade bilder och började med att förklarade vad eldrift i båtar är för något. Förutom miljöaspekten har elmotorer många fördelar som t ex man kommer närmare naturen och känner mer lugn och ro jämfört med vanliga dieselmotorer. Andra fördelar är ett rent motorrum, inga oljor och bränsle samt mer plats i båten.

Ett exempel på båt med eldrift var en R10, 17 m lång som kunde köras i 7,5 knop i 40 minuter eller i 4,5 knop i 5 timmar. Manöverförmågan är utomordentlig eftersom man har fullt vridmoment direkt. Vikten är ungefär densamma som för en dieselmotor. Elmotor passande MS-20 väger 14 kg, axel och laddare 45 kg och batterier 180 kg. Minst två batterier krävs för att få 24 volt. Med 2 batterier kan man åka i ca 2 tim. Normalt sätter man in 6 batterier.

När båten inte används och ligger vid brygga ska batterierna laddas. Propellerladdning kan göras om man är ute och seglar samt låter motorn gå som generator. Ett alternativ om man inte har tillgång till elström är att ta med ett elverk som går på bensin eller diesel och ladda batterierna i t ex 4-5 timmar. Med fartregulatorn kan man reglera laddningen. Seglar man i 5-6 knop märks det knappt att man laddar batterierna.

Vid marschfart drar motorn cirka 600 W och ger ca 4 knop beroende på vilken propellerval. Med elmotor krävs en annan propeller än med dieselmotor: En tvåbladig propeller passar bäst till en MS-20.

Sammanfattning av elmotorns fördelar: Snabb respons, mindre vibrationer, pålitligare, tyst, lättplacerad, obetydligt underhåll, kostar mindre att installera.

En hel del frågor framfördes av de närvarande medlemmarna och dessa besvarades av Oscar. Här är några exempel på svar:

Motorn monteras gummiupphängd för att minska vibrationerna. Batterierna får inte stå oladdade. En solpanel kan användas för underhållsladdning. 90-95% av kunderna gör installationen själva. Det finns bra ritningar för såväl den elektriska som den mekaniska installationen. Den befintliga propelleraxeln rekommenderas som regel inte att använda vid elmotor. Verkningsgraden är ca 80% vid fullfart. Greenstar Marine säljer bara till återförsäljare och inte till slutkund.

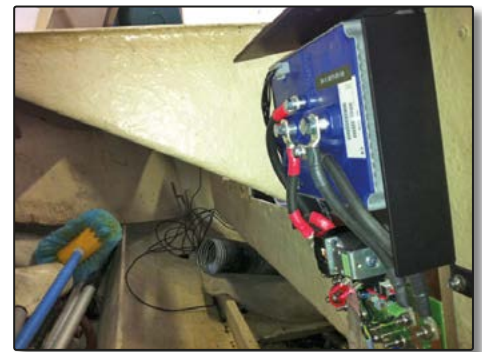
Enklaste paketet till MS-20: Motor kopplad till befintlig axel kostar 46 000:- exkl batteriladdare. Inkluderar axel, propeller och kabel i land exkl batterier och montering cirka 70 000 :- Installation kostar 10-15 000:- Batterier (100 Ah) kostar 3 100:- styck och håller i 7-8 år.

Under kaffepausen fortsatte diskussionen och det fanns möjlighet att testköra olika eldrivna motorer i Greenstar marines lokal. Ordföranden tackade Oscar för den intressanta informationen och överlämnade en present.

Willy Nilsson



I en MS-20 placeras motorn ungefär där backslaget förr satt.



Insidan av motorkontrollen.



Motorkontrollen med reglage och mätare.



Installation på gång.



Motorn i en annan båt än MS-20.

Batteri-tips

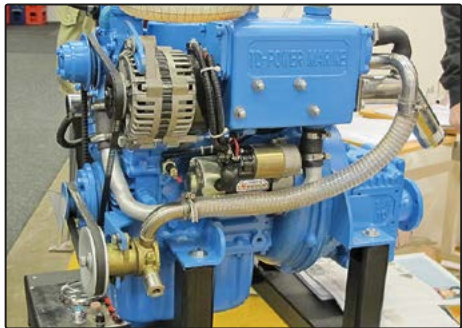
Ditt startbatteri kan förvaras i båten över vintern under förutsättning att det är fulladdat, kabelskorna är bortkopplade och batteriet är ordentligt rengjort med insmorda poler. Bäst är att ladda med en modern elektronisk laddare som känner av laddningsgraden och övergår till underhållsladdning när batteriet är fulladdat; ex CTEK.



Ett batteri bortom all hjälp.

Kan en kines vara något för oss?

Det finns ju ganska många dieselmotorer som passar Marieholm 20 båtarna. Det enda man vet säkert är, att våra originalmotorer inte lever för evigt och att en dag tar tålmodet slut – kanske i samma stund, som reservdelslagret är uttömt. Så var det med min MD1A från 1972.



På båtmässan i Göteborg 2012 presenterades en kinatillverkad diesel av märket Rrun diesel.

Den var blå och kostade 33 900 kronor, vilket är ca 16 000 kronor billigare än lågt prissatta konkurrenter som Nanni, Vetus, m fl. Det är en tvåcylindrig motor med elstart, fabriksmonterad sötvattenskylning monterad på motorn, 12V generator på 600W, instrumentpanel med varvräknare/timräknare, varningslampor samt nyckelstart. Motorn ger 10 hkr vid 3 000 varv/min. Man startar och stänger av motorn med nyckel – precis som på en bil. Insprutningen sker direkt i cylindern. Bränsleförbrukningen är 2 liter i timman vid full fart (5,5 knop)

Jag köpte den av Ubitrade Marin, Högså västra 6A, 423 63 Torslanda, och gjorde upp med Björn Olsson om ett pris inklusive montering, nya reglage, ny propeller anpassning av propelleraxel mm. Vi hamnade runt 55 000 kronor för hela paketet inklusive garantier etc. Generalagenten är Polar produkter i Österbacken, 835 93 Alsen, som länge handlat med Rrun motorer till arbetsredskap typ grävare etc. Rrun marine diesel engine är en sådan motor modifierad för marint bruk. Björn Olsson har varit aktiv i detta och han är nöjd med resultatet.

Så här gick det till:

Björn mätte upp motorutrymmet och konstaterade att motorn fick plats i min MS 20 "Röde Orm". Motorn har måtten 654x450x556 mm. Den gamla MD1A-motorn monterades ur och fann en ny ägare. Motorbadden justerades lite i höjd och i sidled med hjälp av praktiska vinkeljärn. Nya motorkuddar gjorde att motorn landade mjukt och den gamla propelleraxeln visade sig duga utmärkt sedan 15 mm kapats. Ny propeller monterades då denna motor har ett backslag som roterar åt andra hållet jämfört med originalmotorn. Den gamla tanken fungerade och det var bara att koppla på bränslet.

Nu har motorn varit igång 80 timmar under sommaren 2012. Allt har fungerat perfekt. Den tvåcylindriga motorn går stadigt och skakningarna i skrovet finns inte mer. Akterspegeln är helt ren – inte en sotfläck. Det har inte varit någon som helst diskussion då smärre inkörningsproblem uppstått. Instrumentpanelen fick lite för mycket vatten på sig eftersom båten ligger med aktern mot vind och regnriktningen – det blev kondens bakom glaset – panelen byttes helt utan diskussion.

Mer att veta:

Rrun marine diesel har en hemsida där allt står om återförsäljare mm. Motorn heter Rrun TD210 Diesel och väger 102 kg. Maxvinkel vid montering 20 grader. Slagvolym 0,553 liter. Kompression 22:1. Elsystem 12V-600W generator. Mekaniskt backslag. Indirekt kylning med, på motorn monterad, värmväxlare. Inga offeranoder. Motorn är blå (Internationals färg).

Steve Dempe



Batterifrånskiljare/huvudströmbrytare

Vi har skrivit om detta i M20:an förr men tar upp det igen då det är en viktig säkerhetsfråga. Varje båt med ett startbatteri ombord bör snarast förses med en batterifrånskiljare.

Lämpligen placeras den så den blir lätt åtkomlig i närheten av motorns instrumentpanel samt så nära batteriet som är praktiskt möjligt. Ett fäste kan lämpligen tillverkas av plywood, plast eller aluminiumplåt. Det är pluskabeln som ska förses med brytaren.

Det svåraste brukar vara att få pressat på nya kabelskor på den kapade kabeln. Hör dig för om vem som kan hjälpa dig. Själv köpte jag ett enklare pressverktyg på Biltema och det har jag haft stor nytta av flera gånger. De säljer även passande kabelskor och brytare.

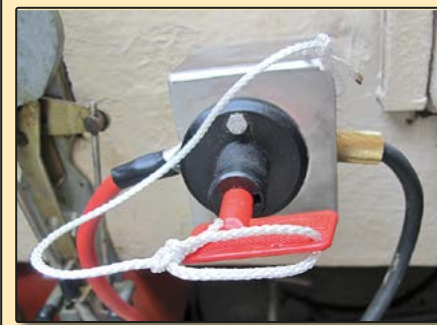
Lämpligen förser man samma pluskabel med en huvudsäkring på 400 A vilken placeras mellan batterifrånskiljaren och batteriets pluspol. När detta är genomfört har du minskat risken för kabelbrand och ett urladdat batteri till nästan noll.

Claes Andersson



Ovan: 400A huvudsäkring direkt på batteriets pluspol.

Nedan: Batterifrånskiljare.



Årets bild, 2012 års pristagare och 2013 års almanacka.

I samband med styrelsemötet 21/11 utsåg styrelsen de bilder som skall vara med i 2013 års Eskader-almanacka. Årets 12 bilder valdes ut och enhälligt valdes Kaj Dahlberg till årets pristagare för bästa bild och får för detta ett Eskaderljus.



Möte med tumlare

Komplettera ditt båtbibliotek

Jubileumshäftet; 32-sid A5, om Eskaderns första 10 år samt om hur MS-20 kom till. 130 kr.

Kompletterande manual, 16 sid A5. Tips och trix för den som vill ta hand om sin båt på rätt sätt. 65 kr.

Original handbok. Nytryck av handbok, A5, häftad, 36 sidor. 130 kr.

Årsbok 2010 - 28 sidor med: Riggtrimning och serviceprogram motor. GPS i teori och praktik. Segling längs Västkusten och i Dalslands kanal.

Vid beställning av två häften: fraktfritt.

Annars tillkommer porto om 6:-.

Sätt in beloppet + porto 6:- på PG 159 35 30-7 och märk med titel.



Gul

Royalblå

Röd

Marinblå

Varför inte en Marieholm-keps som julklapp?

Kepsen säljs enbart till medlemmar för självkostnadspris och kostar 120 kr/st. Gör så här: Betala in på plusgiro 159 35 30-7. Du måste göra speciell inbetalning för detta. Går ej att klumpa ihop med årsavgiften. Skriv exv: 1 st gul, 1 st royalblå (240 kronor) Glöm inte att skriva avsändare. Beställningstiden går ut 15 december 2012. Därefter beställer vi kepsarna och skickar dem till dig. De under våren till din postadress (vi har inget lager – beställer efterhand).

Lars Nordström
Klubbmästare

Praktiska pryglar till båten

PEKE till M-20; finns ett kvar för omgående leverans – kr: 1.875:-.

MANTÅGS-STÖTTEFÖTTER

Ett noggrant arbete har resulterat i originalliknande fästen för mantågsstöttor. Sex fästen ingår i paketet. Skruv och stöttor ingår ej.

Kontakta Björn för mer info.

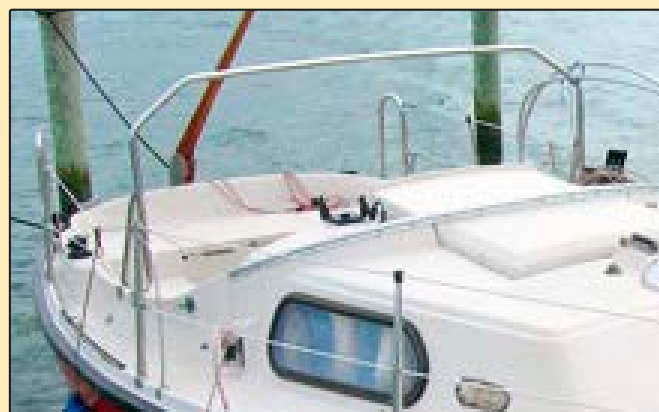
TARGABÅGE över sittbrunnen kostar 4.375:- och den kan lätt monteras även med båten i sjön!

RUFFDEKALEN som sitter framför fönstret säljs i par för 60:-.

KLUBBVIMPEL, den nummerade klubbvimpeln är av hög kvalitet men till slut tar tiden ut sitt rätt. Vill du ha en ny Eskadervimpel 2013 med ditt medlemsnummer, beställ nu i höst i samband med avriggningen. Det är dessvärre lång leveranstid för dessa. Kontakta Björn: 0702-61 30 18 eller bj.he@telia.com



Marieholm



Material till tidningen och hemsidan

Vi tar tacksamt emot alla text- och bildbidrag för vidare publicering i Marieholm 20:an eller på vår hemsida: marieholm20.com. Kanske har du på din båt någon praktisk detalj som du vill att fler ska ta del av, eller varför inte en skildring från en speciell händelse med anknytning till båten.

På en avdelning av hemsidan publiceras bilder på medlemmarnas båtar. Sänd in en bild på din favoritbåt. Ange ditt medlemsnummer, båtens segelnummer samt båtens namn (om den har något). Det är bra om bilden är minst 1200 pixlar bred.

Nedan e-postadress till redaktören och på hemsidan till webmaster. Föredrar du vanligt brev så finns adresser i matrikeln.